



Brindisi Bene Comune



ASSESSORE 06/02

Al sig. **SINDACO DI BRINDISI**

SEDE



Al sig. **ASSESSORE ALL'URBANISTICA**

SEDE

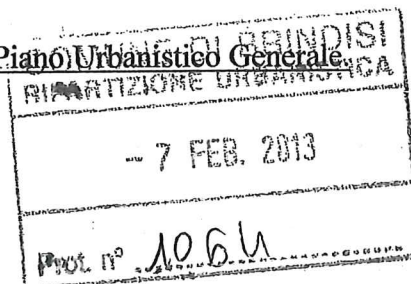
Al sig. **DIRIGENTE SETTORE URBANISTICA**

SEDE

Al sig. **R.U.P. – COORDINATORE UFFICIO DEL PIANO**

SEDE

OGGETTO: Documento Programmatico Preliminare al Piano Urbanistico Generale
Osservazioni



1. Considerazioni generali

Le presenti osservazioni riguardano il Documento Programmatico Preliminare (DPP) al Piano Urbanistico Generale, approvato dal Consiglio Comunale di Brindisi il 25 agosto 2011.

Esse vengono presentate a seguito del nuovo termine del 31.01.2013 stabilito da codesta Amministrazione e vanno ad integrare le osservazioni che questa associazione ha già trasmesso in precedenza.

Come ricordato nell'atto di indirizzo al PUG, approvato con deliberazione di G. C. n° 40 dell'8 febbraio 2010, la legge regionale n° 20/2001 sul governo ed uso del territorio dispone un metodo di pianificazione di tipo ascendente, partecipato e consensuale, che possa portare alla "formulazione di scenari strategici non prescrittivi".

Un approccio che ci pare condivisibile laddove gli obbiettivi strategici e le modalità per la loro realizzazione siano individuati con una effettiva partecipazione dei cittadini e facciano sempre prevalere l'interesse collettivo su quello particolare, nel quadro di regole ed obiettivi condivisi.

In questo senso riteniamo di grande importanza che la città di Brindisi possa dotarsi di un Piano Urbanistico Generale, quale principale strumento di pianificazione del territorio comunale, con funzione di regolamentazione e controllo dell'assetto, della trasformazione e dell'uso del territorio, oltre che di indirizzo delle varie attività che sullo stesso vengono svolte.

Siamo infatti convinti che tale strumento potrà essere fondamentale per l'affermarsi di un nuovo modello di sviluppo della nostra città, basato sulla partecipazione attiva e consapevole, sulla valorizzazione delle risorse locali e su attività compatibili con l'ambiente naturale ed il benessere delle popolazioni.

Esprimiamo quindi una generale condivisione degli obiettivi generali espressi del documento:

- **Sostenibilità** del modello di sviluppo e delle trasformazioni del territorio;
- **Operatività**, basata su previsioni e norme di attuazione concrete, chiare e trasparenti;
- **Concertazione**, intesa sia come coinvolgimento dei soggetti istituzionali che come partecipazione della società civile;
- **Orientamento strategico** del piano, la cui parte strutturale costituisce il riferimento fondamentale per il futuro sviluppo della città;
- **Perequazione**, ovvero una pianificazione urbanistica che porti alla giustizia distributiva nei confronti dei proprietari dei suoli ed alla formazione di un patrimonio pubblico di aree a servizio della collettività, per una progettazione finalmente svincolato dalla rendita immobiliare e capace di produrre qualità.

Vogliamo tuttavia evidenziare un aspetto per noi determinante nell'approccio alla pianificazione del territorio, quello della **partecipazione** dei cittadini alla formazione del piano, ma anche alle successive fasi di gestione e di esecuzione concreta delle scelte, laddove la partecipazione presuppone una adeguata e continua attività di informazione, ascolto e consultazione.

Chiediamo quindi che venga messo in pratica quanto già previsto al punto 3.1 dell'atto di indirizzo relativamente al processo partecipativo, attraverso consultazioni, forum e dibattiti pubblici. Un'attività da non limitare alla fase di costruzione del piano ma da perseguire costantemente anche nelle fasi successive.

Solo questo potrà garantire scelte trasparenti che potranno essere valutate nella coerenza con gli obiettivi dichiarati e nelle conseguenze della loro applicazione.

Passiamo ora ad esporre le nostre ulteriori osservazioni circa i contenuti del Documento Programmatico Preliminare.

2. Porto e polo energetico

La redazione del PUG dovrà essere l'occasione per definire una strategia condivisa tra Comune ed Autorità Portuale circa lo sviluppo dell'area portuale.

Va quindi avviata con urgenza la redazione del nuovo Piano Regolatore Portuale, che superi in modo definitivo l'impostazione e le previsioni del vigente piano approvato nel lontano 1975 e guardi ad un nuovo assetto delle aree e delle attività portuali, in coerenza con il quadro generale delineato dal PUG.

A tale proposito, siamo convinti che gli indirizzi del PUG, quale strumento urbanistico generale di tutto il territorio comunale, debbano comunque prevalere su qualsiasi pianificazione di carattere settoriale, compresa quella portuale. Così come anche sancito dalle stesse norme in materia portuale (art. 5, comma 2, legge 84/'94): ***le prescrizioni del Piano Regolatore Portuale non possono contrastare con gli strumenti urbanistici vigenti.***

Un concetto che viene espresso anche dal documento regionale di assetto generale (DRAG), nella parte relativa agli indirizzi, criteri e orientamenti per la formazione, il dimensionamento e il contenuto dei PUG, approvato con D.G.R. n° 375/2007. Dove si dice che il PUG, nell'ambito della individuazione delle *invarianti strutturali*, definisce i sottoambiti "porto operativo" e "interazione città-porto", sulla scorta di intese da conseguire con l'Autorità portuale.

Rispetto alle ipotesi contenute nel documento preliminare, siamo del tutto contrari sia allo spostamento della centrale Edipower che alla costruzione di un molo carbonifero a Cerano, interventi che porterebbero alla ulteriore devastazione della costa a sud di Brindisi.

Per quest'ultima andrebbe invece sin d'ora avviato un percorso che, attraverso la riconversione a gas della centrale Enel e l'eliminazione del nastro trasportatore, porti alla futura e definitiva dismissione della stessa centrale ed al pieno recupero della costa a sud di Brindisi, sia in termini ambientali che per lo sviluppo di attività sostenibili e coerenti con la vocazione turistica e agricola del territorio.

Proponiamo quindi:

- la definitiva chiusura e lo smantellamento della centrale Edipower (Brindisi Nord), con il recupero dell'area per attività a basso impatto ambientale;
- la riconversione, nell'arco di alcuni anni, della centrale Enel di Cerano e la sua alimentazione a gas metano, in modo da eliminare del tutto la presenza ingombrante ed insalubre del carbone;
- l'eliminazione del nastro trasportatore del carbone, causa di ingenti danni ambientali e di inquinamento dei terreni attraversati e delle aree circostanti, tra cui la zona umida del parco naturale delle Saline di Punta della contessa;
- il definitivo abbandono dell'ipotesi di rigassificatore a Capo Bianco e l'utilizzo dell'attuale colmata per attività a basso impatto ambientale;
- la moratoria di ulteriori opere di riempimento o di nuovi moli, come la colmata a ridosso delle isole Pedagne o i nuovi accosti proposti a Sant'Apollinare, che sarebbero devastanti per un'area di alto valore simbolico e culturale (vedi adiacente zona archeologica), oltre ad interferire visivamente e funzionalmente con l'accesso al canale Pigonati.

3. Aeroporto

L'aeroporto di Brindisi è certamente una infrastruttura strategica per il territorio dell'intero Salento. Vanno pertanto create le condizioni per garantirne l'attività in condizioni di massima efficienza e sicurezza, oltre ad un futuro ulteriore sviluppo.

Va tuttavia riscontrato che l'area aeroportuale costituisce un grosso vincolo per il collegamento della città con il quartiere Sciaia e con il successivo litorale a nord.

Nel primo caso una possibile soluzione va ricercata nel ridimensionamento della zona militare dell'aeroporto. In particolare, la fascia costiera tra il monumento al marinaio ed i cantieri Danese, andrebbe liberata dalla servitù militare, recuperata e destinata a servizi e verde pubblico, potendo quindi ottenere un adeguato collegamento e la fruibilità del lungomare.

Per il secondo aspetto, legato alla eccessiva vicinanza delle piste alla costa, la soluzione appare più complessa.

Nella prima delle due strozzature, subito a nord della Sciaia, si potrebbe valutare l'ipotesi di un allontanamento, anche minimo, della pista corta dell'aeroporto rispetto alla costa, con una sua traslazione in direzione sud-ovest.

In ogni caso, tutta la zona compresa tra l'aeroporto e la costa fino alla seconda strozzatura, vicino Punta Penne, andrebbe riqualificata e rinaturalizzata, resa accessibile solo mediante mezzi pubblici, dotata di una pista ciclabile, di servizi per la balneazione ed altre attività di carattere turistico e ricreativo. Parte di una sorta di grande parco attrezzato sul mare che potrebbe proseguire sino alla Riserva di Torre Guaceto.

4. Area industriale

Nell'area industriale va urgentemente avviata la bonifica del Sito d'Interesse Nazionale.

Questa grande opera, assieme alla dismissione della centrale Edipower, del nastro trasportatore ed altre opere di riqualificazione dell'area, potrà dare enormi vantaggi per il nostro territorio, sia di tipo ambientale che economico ed occupazionale.

Contestualmente, in accordo con l'ASI e gli altri soggetti interessati (ASL, Provincia, Autorità Portuale, ecc.), nella massima trasparenza e partecipazione dei cittadini, andrebbero valutate le condizioni generali dell'area industriale, in termini di assetto urbanistico (di stretta pertinenza del PUG), ma anche di rischio di crisi ambientale, di incidente, di inquinamento, ecc. Al fine di considerarne la compatibilità con gli attuali indirizzi di sviluppo del territorio e la sostenibilità ambientale.

La nostra idea è che si dovrebbe procedere all'abolizione del consorzio ASI in quanto tale, per ricondurre in capo al Comune anche le competenze di pianificazione e gestione dell'area industriale, fatto salvo il coordinamento e la condivisione delle scelte strategiche con i territori circostanti e la partecipazione alle politiche di ambito sovracomunale (come quelle per formazione, la ricerca e l'innovazione, il monitoraggio ambientale, i distretti produttivi, la promozione di filiere e cicli produttivi, servizi alle imprese, ecc.).

Nel frattempo l'intenzione è di arrivare ad un piano ASI coordinato ed integrato con il PUG, che vada a promuovere l'insediamento di nuove di attività non inquinanti e lo sviluppo della logistica e di altri settori a basso impatto ambientale, tra cui quello motoristico ed aerospaziale.

In tale prospettiva, in collaborazione con gli altri soggetti competenti, andrebbe promosso un censimento dettagliato delle attività presenti nell'area industriale ed uno studio sui loro effetti, anche potenziali, attivando di conseguenza processi di riduzione dei rischi e degli impatti ambientali, che prevedano interventi sugli impianti esistenti (con l'utilizzo delle migliori tecnologie) ed opere di mitigazione, fino a prevedere la completa dismissione o il trasferimento degli impianti non compatibili.

5. Mobilità

Si condivide, in linea di massima, la diagnosi elaborata in fase di elaborazione del PUG, dove si individuano i problemi di mobilità ed accessibilità in rapporto alla situazione urbanistica ed alla rete stradale esistente, ovvero:

- la presenza di quartieri, anche di notevole dimensione, esterni all'abitato principale (S. Elia, Paradiso, Bozzano, Perrino, S. Paolo, ecc.);
- l'aumento del carico urbanistico, dovuto alla densità dell'edificato ed all'aumento delle altezze dei fabbricati, che soprattutto in alcuni quartieri (Cappuccini, Minnuta, Sciaia, ecc.) ha reso del tutto insufficiente la rete stradale esistente;
- la presenza di strozzature della rete viaria dovute alla presenza della ferrovia e di aree militari.

Le principali soluzioni proposte sono in quella sede sono:

- 1) la realizzazione di due linee di trasporto pubblico a guida vincolata (tram, filobus o altro) che dovrebbero consentire un cambio modale, sia su gomma, all'interno di Centro storico, Commenda e Cappuccini, sia con il trasporto ferroviario ed aeroportuale;
- 2) l'individuazione di adeguate zone di parcheggio, poste a corona del centro storico e nel punto d'interscambio delle linee di trasporto pubblico.

Se siamo del tutto concordi sulla necessità di favorire l'uso del trasporto pubblico per connettere le diverse zone della città e scoraggiare l'uso del mezzo privato, soprattutto nel centro storico, ci sembra molto strano che dopo aver rilevato il vincolo costituito dall'esistente linea ferroviaria, si proponga come soluzione la realizzazione di nuovi percorsi su binario o l'utilizzo di tracciati di cui è prevista la dismissione.

Siamo quindi contrari alla realizzazione delle due linee di trasporto pubblico a guida vincolata e riteniamo preferibili dei percorsi stradali con corsie riservate al solo trasporto pubblico, tramite bus-navetta non inquinanti (a metano o elettrici) e di modeste dimensioni, che risulterebbero più flessibili nel tracciato e di minore interferenza con il traffico privato, dove previsto.

Questo andrà certamente ridotto, in particolare nel centro storico, dove dovrebbero accedere solo i mezzi pubblici, quelli dei residenti ed i veicoli appositamente autorizzati.

Ma un elemento che noi riteniamo fondamentale per la futura mobilità nella città di Brindisi è la promozione dell'uso della bicicletta, con la realizzazione di una rete capillare di percorsi ciclabili, che possa finalmente incoraggiare l'utilizzo diffuso di tale salutare modalità di trasporto, attualmente inibito dal traffico automobilistico, dalla mancanza di spazi e dai notevoli rischi di incidente.

Siamo inoltre favorevoli all'utilizzo della linea ferroviaria esistente (Taranto-Brindisi) per collegare l'ospedale Perrino alla stazione centrale.

Proponiamo anzi l'utilizzo di tale linea per un collegamento veloce che arrivi fino a Mesagne, con fermate presso il centro commerciale Appia Antica, la Cittadella della Ricerca, l'ospedale Perrino, il centro commerciale Due Colonne e la stazione centrale.

Per quanto riguarda i parcheggi di scambio, la loro realizzazione è condivisibile, assieme ad azioni di riqualificazione, sia del centro storico che negli altri quartieri con maggiore densità edilizia, che prevedano il **diradamento dell'edificato**, con la creazione di spazi pubblici, aree verdi, servizi e parcheggi, soprattutto per i residenti.

Un'azione che dovrà interessare principalmente l'edificato di scarsa qualità (in termini di efficienza energetica, qualità dei materiali, costi di manutenzione, sicurezza, ecc.) realizzato

soprattutto a partire dagli anni '50, oltre a quelle costruzioni che compromettono il pieno recupero di elementi di grande valore storico e culturale, come le antiche mura e le porte di accesso alla città storica (tra cui via Colombo, Porta Lecce, ecc).

Si tratta ovviamente di operazioni complesse e di lungo termine, ma da avviare con decisione da subito, anche con modalità di incentivazione e compensazione per i proprietari, nella logica della riqualificazione e della perequazione urbanistica.

6. Paesaggio

6.1 Paesaggio urbano

Per il centro storico, si propone:

- la valorizzazione dell'intero perimetro del porto interno come "lungomare", percorribile a piedi, in bicicletta e con piccoli mezzi pubblici (minibus elettrici o a metano) su corsie preferenziali, oltre ai collegamenti via mare;
- la limitazione del traffico veicolare privato, l'ampliamento delle zone pedonali e la realizzazione di una rete di percorsi ciclabili;
- l'arredo urbano, il recupero degli edifici storici, incentivi per il recupero e la riqualificazione degli edifici privati.

Una riqualificazione che oltre a rendere più vitale, gradevole e funzionale il contesto urbano sarebbe anche di stimolo ad iniziative culturali ed artistiche e potrebbe favorire attività turistiche, commerciali ed artigianali, sia di carattere innovativo che legate alla tradizione locale.

Nel quadro di una riqualificazione complessiva della città, che possa rispondere ad un significativo miglioramento delle condizioni di vita di tutti i cittadini, riteniamo anche fondamentale rivolgere l'attenzione su tutti i quartieri della città, a cominciare da quelli più periferici e disagiati.

La condizione di separatezza di molti quartieri, esterni al nucleo urbano principale costituisce certamente un problema da risolvere con il miglioramento dei collegamenti e l'adeguamento dei servizi, anche quelli primari, basti pensare alle zone scarsamente illuminate o quelle addirittura prive di rete fognaria.

Siamo invece contrari che tale condizione venga utilizzata per giustificare nuove zone di espansione, che avrebbero un carattere prettamente speculativo e porterebbero ad una ulteriore congestione della città.

Al contrario, la discontinuità del tessuto urbano può essere vista come una caratteristica positiva che può consentire un notevole miglioramento della qualità urbana, grazie alla presenza di grandi spazi che sono una preziosa occasione di valorizzazione paesaggistica, per la realizzazione di spazi pubblici, di servizi di quartiere e di verde pubblico.

A tale proposito, evidenziamo la scarsità di aree verdi diffuse all'interno della città, che non possono essere compensate dai parchi urbani del Cillarese, del Palmarini-Patri e del Cesare Braico.

Quello che manca, oltre alla buona gestione dell'esistente, è una pianificazione di un verde integrato con la città, con spazi accessibili e fruibili dalle diverse utenze (bambini, giovani, anziani, ecc), percorsi pedonali e ciclabili, da considerare quindi un elemento determinante del paesaggio e della qualità urbana, oltre che della qualità della vita e della salute della popolazione.

Inoltre, andrebbero recuperate e valorizzate tutte le aree esterne all'abitato o degradate e negate nella loro stessa esistenza, per quanto di alto interesse paesaggistico, naturalistico e storico, tra cui: le saline di Punta della Contessa, Fiume Grande, Fiume Piccolo e Punta delle Terrare.

6.2 Costa nord

La costa a nord di Brindisi presenta due principali problemi:

- l'erosione della costa, con la riduzione dell'arenile ed il crollo della falesia, esposta alle mareggiate ed indebolita dall'antropizzazione;
- la presenza di numerosi insediamenti abusivi.

Per quanto riguarda il primo aspetto il principale strumento di intervento a tutela della costa è costituito dal Piano Comunale delle Coste, da redigere in conformità con il sovraordinato Piano Regionale, con il coinvolgimento e la consultazione delle Associazioni del territorio.

Per quanto concerne il litorale nord sono ritenuti in ogni caso prioritari i seguenti interventi:

- messa in sicurezza, contenimento e rimodellazione della falesia, tramite interventi di ingegneria naturalistica;
- eventuale realizzazione di barriere di protezione che favoriscano il ripascimento degli arenili, previa attenta valutazione delle possibili ripercussioni;
- demolizione delle opere abusive e dei ruderi presenti sulla costa;
- bonifica dei siti inquinati, pulizia e raccolta ordinaria dei rifiuti;
- potenziamento dei controlli su discariche abusive, depuratori e scarichi fognari;
- rinaturalizzazione di tutta la fascia costiera, per una profondità minima di 300 metri, che porti alla tutela ed alla ricostruzione degli ecosistemi naturali e della macchia mediterranea;
- arretramento della strada litoranea rispetto alla linea di costa;
- attivazione di un processo di perequazione e compensazione urbanistica attraverso il quale acquisire al patrimonio pubblico le aree costiere da rinaturalizzare in cambio di diritti edificatori in altre aree interne, individuate come edificabili.

Tali interventi sono da considerarsi propedeutici ad una pianificazione che consideri la fascia costiera che va da Cala Materdomini (subito dopo la Sciaia) fino alla Riserva di Torre Guaceto come un grande parco attrezzato, con stabilimenti balneari, attrezzature e servizi per attività di carattere turistico, ricreativo e sportivo. Quest'area potrebbe acquistare un grande valore per la popolazione di Brindisi, che potrebbe godere al meglio del proprio mare, ma sarebbe anche una zona di forte attrazione turistica, sia per la bellezza e le potenzialità naturali dei luoghi che per la vicinanza all'aeroporto, al porticciolo turistico ed alla stessa città di Brindisi.

La valorizzazione, anche in termini economici ed occupazionali, di quest'area presuppone quindi da un lato la tutela e la riqualificazione degli ecosistemi, dall'altro interventi che ne consentano una fruizione ampia e non solo limitata ai mesi estivi.

A tale scopo, a partire dall'adeguamento di quelli esistenti, si pensa alla presenza lungo il litorale di stabilimenti balneari con strutture non permanenti, intervallati da zone di libero accesso dotate dei servizi essenziali (acqua potabile, bagni e docce), oltre che piccole strutture commerciali (chioschi, piccoli bar, ecc.) e attrezzature ludico-sportive (campi da gioco, percorsi ginnici, ecc), sempre di carattere non permanente

Nei tratti di costa non sabbiosa, a ridosso della scogliera potrebbero inoltre realizzarsi alcune aree per la sosta da cui godere della presenza del mare e delle suggestioni che, anche nei mesi invernali, esso riesce ad offrire.

Vicino alla costa potrebbero realizzarsi strutture ricettive non permanenti, come camping o aree per camper, purché limitate e compatibili con l'ambiente.

7. Sviluppo urbanistico

Nell'ipotesi, certamente auspicabile, di un prossimo sviluppo economico della città, il Documento preliminare al PUG, prevede un incremento dei residenti al 2030 sino a 100.000 abitanti rispetto agli attuali 90.000 scarsi. Per un fabbisogno di 7.500 nuove abitazioni, equivalenti a circa 30.000 stanze.

Riteniamo del tutto aleatoria tale previsione e non condividiamo l'automatismo tra nuova popolazione e nuova edificazione, visto il notevole numero di abitazioni attualmente non utilizzate o sottoutilizzate.

Siamo quindi contrari ad ipotesi di nuove zone di espansione, mentre crediamo che siano da favorire gli interventi di ristrutturazione e riqualificazione dell'esistente, attraverso l'informazione ed l'assistenza per l'utilizzo delle agevolazioni già esistenti, soprattutto in materia di miglioramento dell'efficienza energetica degli edifici.

Oltre al rispetto delle norme europee, nazionali e regionali in materia di sostenibilità ambientale e di efficienza energetica, tra cui la L.R. n. 13/2008 *Norme per l'abitare sostenibile*, il Comune potrà promuovere ulteriori agevolazioni di tipo fiscale, di riduzione degli oneri concessori, di incremento dei diritti edificatori o altro ancora, graduando il livello delle agevolazioni al livello di sostenibilità ed alla classe di efficienza energetica dell'edificio, certificate secondo le norme vigenti.

A tale scopo il Regolamento edilizio potrà dare precise prescrizioni atte a favorire interventi di riqualificazione edilizia ed urbanistica che siano coerenti con i principi e le regole della sostenibilità ambientale, secondo i criteri già codificati dal Protocollo Itaca, sistema di valutazione e certificazione già introdotto in ambito regionale dal 2009 e recentemente aggiornato nella versione *Protocollo Itaca Puglia 2011 – residenziale*, approvato dalla Giunta regionale nel novembre 2012.

Brindisi, 31 gennaio 2013

In rappresentanza di Brindisi Bene Comune

Il Presidente (Giuseppe CELLIE)

